

# TÓTH SÁNDOR LÁSZLÓ\*

## *Faiparos családok. A Kölber kocsigyártó dinasztia*

A magyarországi faiparos kézműves családok között számos olyan lelhető fel, akiknek inkább helyi, mint országos jelentőségük volt. A gyári faiparnak az 1900-as évektől induló időszaka két emberöltőt tett ki, mivel 1945 után a gyárakat államosították. A 18. századtól ismert volt a szakmában a KÖLBER kocsigyártó család, a 19. századtól a THONET és a LINGEL bútorgyárosok, valamint a GAUL szakoktatók. A Kölber kocsigyártó dinasztia történetének áttekintése mellett megtudhatjuk, hogy a könnyű, gyors, Magyarországon a 15. századtól elterjedten használt, személyszállításra használt lovaskocsi elnevezése visszavezethető a magyar „kocsi” kifejezésre, egyben a komárom megyei „Kocs” helységnévre.

### BEVEZETÉS

Szándékosan nem használom a címben a faiparos dinasztiák kifejezést, ugyanis dinasztia, legalábbis a Magyar Értelmező Kéziszótár (1999) szerint : a gazdasági vagy közéletben több nemzedéken át fontos szerepű család. Ebből kiindulva egy-egy kézműves család inkább környezetében, mint az ország életében játszott fontos szerepet. A másik megfontolás: ha számításba vesszük, hogy a gyári faiparról csak a 19. század végétől, a 20. század első évtizedeitől beszélhetünk, és ezt az időszakot is megcsonkította a trianoni békeszerződés, továbbá az 1945 utáni államosítás felszámolta a családi vállalkozásokat, így 1920 és 1945 között valójában csak 25 év maradt. Ez azonban csak egy emberöltőnek felel meg. Ily módon faiparos dinasztiákról alig beszélhetünk, bár léteztek és léteznek olyan családok a faiparban is, amelyeknek tagjaiból, esetleg leszármazottjaiból 2-3 generációnyi közéleti szereplő kerül ki, mint ahogy ezt ankétunk célkitűzése is tartalmazza.

A továbbiakban megkísérlem, hogy előadásom megfeleljen ankétunk célkitűzésének. Néhány családról röviden:

1. Utalni fogok az erdélyi középkori „fűrész” GÁLL családra,
2. Több generációs családi vállalkozás, a Kölberék példája bizonyítja termékeiknek nemcsak hazai, hanem külföldi ismertségét és elismertségét. Ez lesz a tulajdonképpeni előadásom, a Kölber kocsigyártó dinasztiáról és ennek kapcsán néhány szó a kocsikról, hintókról.
3. Szeretnék megemlíteni olyan kétgenerációs vállalkozásokat is, amelyekről előadás hangzott el korábbi ankétunkon. Ezek a 19. és 20. századi Thonet és Lingel bútorgyártók.

---

\* Földművelésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, 1055 Budapest Kossuth Lajos tér 11.



4. A Gaul család tagjai elévülhetetlen érdemet szereztek a 19. és 20. századi hazai faipari szakoktatásban.
5. Végül egykor a szűkebb szakmában, ma viszont Európa szerte ismert család tagjairól fogok szólni. Ha tehát időm engedi, még a LÁMFALUSSYakról is ejtek szót.

Kezdjük talán egy 16. századi nyommal.

## 1. A „FŰRÉSZES” GÁLL CSALÁD ERDÉLYBEN

A ditrói szájhagyomány szerint a 16. században a „fűrész” Gáll család egyik tagja honosította meg Ditróban és környékén a vízfűrészek építését, mely tudományt Lengyelországból hozta, hol mint a fejedelmi sereg tagja katonáskodott – írta le TARISZNYÁS MÁRTON a *Csikszeredai Kalendárium* 1971. évi kiadásában (Kádár, 1993).

A fejedelem szolgálata itt valószínűleg II. RÁKÓCZI FERENCet jelenti és a „fűrész” szó utal a fa fűrészelésével foglalkozó dinasztiára.

## FORRÁS

Kádár Zsombor (1993): Székelyföldi faipar- és erdészettörténeti jegyzetek. Erdészettörténeti közlemények XI. Országos Erdészeti Egyesület, Budapest: 129.

## 2. A KÖLBER KOCSIGYÁRTÓ DINASZTIA

Előadásom fő részében egy legalább hatgenerációs iparos dinasztia történetéről tudok beszámolni. A Kölber kocsigyártókról, akiknek ismertsége és elismertsége az ország határán is túljutott a 19. század második felében.

*Kocsigyártók, kocsi, hintó.*

Nézzük meg ezeket egy kicsit közelebbről! A kocsi mint név, bizonyítottan a Komárom megyei Kocs községből származik. Németül: *Kutsche*, angolul: *coach*, lengyelül: *kocz*, de hasonlóan hangzik más nyelveken is: olaszul – *cocchio*, franciául – *coche*, szlovénul – *kočija*. Ami itt lényeges, az, hogy a kocsi hordozó része, a „dereka” közvetlenül a keréktengelyre támaszkodik, nincs tehát rugózása.

A hintó dereka szíjon függ, utóbb rugókon nyugszik (Freckay, 1912). Ez utóbbit a 16. század találmányának tartják és első közismert használata XIV. LAJOS párizsi Pont Neuf-ön át történt bevonulásához fűződik: addig a férfiak csak lovon jártak (Tóth Béla, 1899), bár HELTAI GÁSPÁR krónikájában MÁTYÁSKIRÁLYról a következőket írja: „*Ahová megyen vala mint-ha röpülne kocsis postán egy nyíhány száz mérföldre el-ment.*”

A magyar kocsit egy 1568-ból származó rajzon mutatja be Tóth (1899), amely szerint a favázás fonott kas dereka közvetlenül a tengelyre támaszkodik és a hajtó (a fuvaros, kocsis) a kocsi elején ösztökéli a befogott 3 lovat. Az a könnyű és gyors jármű a nehéz, vasalt hintók után a 15. századtól valószínűleg Magyarországról terjedt el Európában.

Mátyás király Lengyelországba ajándékozott bőrön rugódzó hintókocsija Párizsba is eljutott. LISZTI JÁNOS veszprémi püspök 1568-ban azt írja, hogy Kocs falu hírneves bognárai Mátyás biztatására fejlesztették ki a magyar parasztszekérnek ezt a könnyű és gyors változatát. Tudjuk, hogy Mátyás Buda és Bécs között megszervezte a postakocsijáratot (Szárász, 2002) és a két főváros közötti országút mentén feküdt Kocs község.



Milyen is volt most már *a hintó*? Könnyű faállvány, eredetileg szíjon lógó fonott kas felépítménnyel, 14 és 12 küllős kerékkel, rendszerint 3 befogott lóval (nyerges, rudas, lógós). Ennek aztán soklovas, különböző díszítésű, rangtól is függő változatai lettek. Kölberék az 1860-as évektől már minden hazai kocsi és hintó igényt ki tudtak elégíteni és külföldre is szállítottak.

Tanulságos az eset, amely az 1890-es években játszódott le KÁROLYI ISTVÁN GRÓF és a *Kölber Testvérek* cég egyik fiatal tagja között a grófi palotában. Az illetőt a gróf kérette magához és megmutatta neki a vadonatúj kocsit, melyet éppen akkor csomagoltatott ki.

*Ha gyártásukat arra a tökéletességre emelik, amelyiken ez a kocsi áll, akkor majd a magyar főurak is fognak vásárolni önöktől. De addig, engedjen meg önöknek némi türelemmel kell lenniök*” – mondta Károlyi meggyőződéssel.

Kölber néhány pillantást vet a kocsira. Műértő szeme végigfut a részeken, majd a grófhoz fordul.

– Szabad egy megjegyzést tennem?

– Kérem. Egy kis kaparást is szabad volna tennem a belakkozott bal keréken?

– Ugyan? – kérdi csodálkozva a gróf, majd vállat vonva vidáman legyint

– Tessék.

Kölber előveszi zsebkését. Megkaparja a fényező mázat, majd udvarias meghajlással mutat a kaparás helyére:

– Kegyeskedjék megtekinteni.

A gróf ámulva látja a „*Kölber Testvérek – Budapest*” cégjegyet beégetve a letisztított vason.

Kölber készítette a kocsit, ő maga ráismert rögtön. Londonban csak átfestették, „*átadjusztálták*” a magyar urak ízlése szerint, vagyis árát talán háromszorosára emelték annak, mit tőlük Kölberék kaptak... (Petkó-Szandtner, 1931).

### Rövid Kölber kronológia

1784 Kölber Kázmér nyereg- és kocsigyártó műhelyt alapít a Hatvani kapu mellett (a mai Astoriánál) Pesten

Az 1840-es években KÖLBER JAKAB az első és legtekintélyesebb kocsigyártó iparos Magyarországon

1846 ID. KÖLBER FÜLÖP „*Nagy arany érdempénz*”-t nyer el a *Magyar Országos Iparkiállításon*

1856 Kölber Jakab gyáralapítási engedélyt kap a Salétrom utca 5-7 alatt

1849 KOSSUTH LAJOS mint kormányzó Kölber díshintóban vonul be a fővárosba

[Itt álljunk meg egy pillanatra. Tudjuk, hogy Kossuth bevonulásához KÁROLYI GYÖRGY GRÓF engedte át lovait. A szabadságharc leverése után KÖLBER KÁROLYT több ízben is kihallgatták, hogy : „*tenne tanúságot arra nézve, hogy a kormányzó bevonulásakor a lovakat csakugyan Károlyi György állította*”. A vallatásnak sikere nem lévén, Kölber Károlyt elzárták s csak több napi fáradozás után sikerült őt a fogságból kiszabadítani (Gelléri, 1887)].

1873 Bécsi világkiállítás „*Haladási érem*” ( itt már *Kölber Testvérek*)

1878 Párizsi világkiállítás . A magyar kocsigyártó ipart Kölberék képviselték. „*Ezüst érem*”

1882 Trieszti kiállítás „*Nagy aranyérem*”

1907 Egy németországi autó szépségversenyen Kölberék kocsiderék gyártmánya, ma úgy mondjuk karosszériája II. díjat kap

1920-as évek. Részvénytársasággá alakulnak át

1930-as évek: a családi vállalkozás megszűnik

Ismert debreceni Kölber kocsik:

Debrecen szab. kir. város hintója (1850 körüli). Állítólag ezen a hintón vitte a gangos, címeres ötösfogat I. FERENC JÓZSEF, akkor még osztrák császárt 1857. május 28-án Debrecenből Csegére,



Debrecen szab. kir. város díszfogatához 1916-ban KÁROLY KIRÁLY koronázására nagyobb, régies, – rugókon, szíjazaton lógó, kétfelé eresztős hintót csináltatott.

Tekintsünk most vissza a 19. századi fővárosba! Az 1870-es években négy jelentős kocsigyárról tudunk a fővárosban. Ezek:

KÖLBER TESTVÉREK Cs. és Kir. Udvari Kocsigyára, valamint

GLATTFELDER JAKAB,

MISURA MIHÁLY és

BOGDÁN JÓZSEF kocsigyára.

Itt tudnunk kell, hogy a húsznál több munkást foglalkoztató üzemeket illette meg a „gyár” elnevezés. Az említett négy gyár közül a legszámottevőbb történeti múlttal Kölberék rendelkeztek. Már a 19. század első évtizedeiben Kölber Jakab pesti kocsigyártó, valamint MÜLLER FÜLÖP budai, továbbá WESTAMAYER JÁNOS és JÓZSEF az elsők között voltak, akik kitörtek a céhkeretből és elindultak a manufakturális tőkés fejlődés útján (Kócziánné, 1979).

Hogyan jött létre, majd fejlődött Kölberék kocsigyártó vállalkozása? Mondhatni klasszikus módon, jó házassággal indult:

KÖLBER KÁZMÉR mint vándorló nyergessegéd elszegődve az egyik jobb módú bognármesterhez, hamarosan feleségül vette lányát, majd megszerezte iparát is. Kocsigyártó üzletet alapított 1784-ben a Hatvani kapu mellett.

Kölber Kázmér fia, (1787-1843) 6 éves külföldi tanulmányútja után 1813-ban vette át és folytatta az üzletet. Feleségül vette MÜLLER KATALINT, a legnagyobb budai kocsigyártó mester leányát, vagyis apjához hasonlóan ő is élt a vagyongyarapítás klasszikus módozatával. 1831-ben kocsigyártó kiváltság elnyerésére nyújtott be kérelmet, mint ahogy ezt a szintén kocsigyártó Westermayer testvérek is tették.

A bécsi kormány által 1817-ben kiadott rendelet lehetővé tette, hogy az évi 50.000 frt.-nál többet termelő üzemek országos kiváltságot nyerjenek, amelynek birtokában „*az üzem működéséhez szükséges mindenféle szakmaibeli legént és tanulót tetszés szerint foglalkoztassanak*”. Ezt a rendelkezést, amely rést ütött a céhrendszer által a tőkés vállalkozások fejlődését eltorlaszoló falon, kiterjesztették Magyarországra is.

Adva volt tehát a tehetős családi háttér, a 100.000 forint tiszta vagyon, a hasonló nagyságrendű éves forgalom. Most már a kocsigyártó kézműves szakmákat egy helyen, manufaktúrában kellett egyesíteni. Ezzel biztosították az egységes irányítást és felügyeletet, a munkamegosztást, az egymásra épülő minőségi munkafázisokat a gyártásban.

Kölber Jakabot lehangolta és elszomorította, hogy nemcsak a magyar főurak, hanem majdnem az egész ország Bécsben szerzi be kocsiszükségletét. Az 1840-es években hozzáfogott egy nagyszabású, a kocsigyártáshoz szükséges összes iparágat magában foglaló gyártelep építésébe, ahol egy helyen kovács, lakatos, bognár, asztalos, fényező és kárpitos egyaránt megtalálható. Befejezni nem tudta, mert halála 1843-ban megakadályozta.

Kölber Jakab fia, ID. KÖLBER FÜLÖP (1815-1906) vette át az üzletet, majd öccse, Károly is betársult és a híressé vált „*Kölber Testvérek*” néven futott tovább az üzlet. 1869-ben Károly kilépett az üzletből, helyét testvérének két fia, IFJ. KÖLBER FÜLÖP és KÖLBER ALAJOS foglalták el. Mindkét testvér Európát (sőt a gépészmérnök Alajos Amerikát is) megjárta szakemberek voltak. Említésre érdemes, hogy mind a műhelyben, mind pedig a (kettős) könyvelésben áttértek a magyar nyelv használatára. Az 1873. évi bécsi világkiállítás ismertté tette a céget határainkon kívül is, ahol számos külföldi megrendelést kaptak.

1882-ben gőzerőre rendezkedtek be gyárukban. Az üzletet KÖLBER JENŐ (1866 - ) vette át. Tudjuk, hogy Jenő, az id. Kölber Fülöp unokája 1882-ben 16 éves volt (Gelléri, 1887), így valószínűleg 1866-ban született (Ismert még KÖLBER ERNŐ (1880-1929) neve is, de ez lehet, csak



névrokonság, nem tartozott a kocsigyártó dinasztiához). Az 1880-as években Kölberék már képesek voltak néhány hónap alatt 115 kocsit szállítani a *Magyar Vöröskereszt* számára. Hirdetésük is ismert a *Mentők Lapja* 1900-as évek eleji számaiból.

### *A Kölberék közéleti szerepvállalása (19. század.)*

Id. Kölber Fülöp az 1840-es évektől tagja a magyar ipartestületnek, országos választmányi tagja a Pozsonyban alakított védegyletnek, az 1850-es években a kereskedelmi és iparkamarában működik. Ifj. Kölber Fülöp tagja a kereskedelmi és iparkamarának, kereskedelmi tanácsosa a kereskedelmi és váltó törvényszéknek. Kölber Alajos tagja a főváros törvényhatósági bizottságának.

„A Kölber család immár az ötödik nemzedékben maradt híve szakmájának és több, mint egy századon át szolgálja ernyedetlenül a magyar ipart” – írja GELLÉRI MÓR 1887-ben, majd így folytatja:

„...e cég tagjai régi tradíciókhoz képest elsősorban iparáguk fejlesztése terén tűntek ki, másodsorban a közélet terén olyan buzgó és mintaszerű tevékenységet fejtettek ki, hogy nevük a magyar ipar történetében a legjobbak közé lesz igtatva és példájukat mindig, mint követésre méltót állíthatjuk a fiatal iparosok elé”.

\*\*\*

A Kölber cég, elsősorban a Kölber Testvérek termékei megtekinthetők – többek között – a Közlekedési Múzeumban Budapesten, a Festetics kastély mögött 2004. év tavaszán megnyitott és bővülő Hintómúzeumban Keszthelyen. A leggazdagabb gyűjteménnyel a Közlekedési Múzeumhoz tartozó Kocsimúzeum rendelkezik Parádon.

(Czoma László, a keszthelyi Helikon Kastélymúzeum igazgatója meséli, hogy a kastély istállójának és kocsiházának felújításakor felhívta egy úr Ausztriából: egy bécsi újságban olvasta, hogy hintómúzeumot szeretnének kialakítani. Megkérdezte, hogy hintóm van-e? Meglepetésemre besimertem, hogy az bizony nincs. Neki meg van és éppen eladó – vágta rá azonnal. Kiderült, hogy az úr nagyapja a bécsi lovasiskola utolsó parancsnoka volt és ő kezdte gyűjteni többek között a Habsburg-ház tagjainak egykori hintóit. Szerencsére jelentősen engedett az árból (Balogh, 2004). Más forrás szerint gyűjteményét azzal a feltétellel adta át, ha a hintóknak múzeuma lesz. Az eddig beazonosított és kiállított keszthelyi gyűjteményben Kölber gyártmányú vadászkocsi is szerepel.)

### FORRÁSOK:

- Balogh Gyula (2004): A kastély neszei. Magyar Hírlap. 37.évf., 172.sz. Hétvége: 21,26,27.  
 Budapest Lexikon (1993, főszerk.: Berza László): I. kötet: 719.  
 Frecskay János (1912): Mesterségek szótára. Hornyánszky Viktor császári és királyi udvari könyvnyomdája. Reprint, Nap Kiadó. Budapest, 2001: 149-150.  
 Gelléri Mór (1887): A magyar ipar úttörői. Élet- és jellemrajzok. Dobrowsky és Franke kiadása. Budapest: 113-122.  
 Kádár Zsombor (1993): Székelyföldi erdészet és faipartörténeti jegyzetek. Erdészettudományi Közlemények XI. Országos Erdészeti Egyesület:125.  
 Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébet (1979): A fővárosi kocsigyártó ipar története a tőkés fejlődés kezdetétől az első világháborúig. A Közlekedési Múzeum Évkönyve IV., 1976-1978. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest: 249-310.  
 Magyar Életrajzi Lexikon (1967, Főszerk.: Kenyeres Ágnes). Akadémiai Kiadó, Budapest: 999.  
 Mentők Lapja 1908.6.sz.: 123.



Petkó-Szandtner Tibor (1931): A magyar kocsi. Bíró Miklós Nyomdai Műintézet Rt. Budapest: 151-170. Hasonmás kiadás. Múzsák Közművelődési Kiadó. Budapest, 1981.  
 Tóth Béla (1899): Magyar ritkaságok. Curiosia Hungarica. Athenaeum Irod. és Nyomdai Rt. Budapest: 25-26, 302-305. Reprint. Laude Kiadó, Budapest.

### 3. A THONET ÉS A LINGEL DINASZTIÁK

A Rajna menti Boppardból származó asztalos THONET, MICHAEL hajlítottbútor gyáros dinasztia megalapítója az Osztrák-Magyar Monarchiában valósította meg a bükkfa hajlításával készített ülőbútorok tömeggyártását, a csereszabatos alkatrészyártást akkor, amikor még Magyarországon csak kézműves asztalosság létezett. A cég a „*Thonet Testvérek Hajlítottbútor Gyára*” néven vált ismertté az országban és a „*Gebrüder Thonet*” néven szinte az egész világon.

A Lingel dinasztia megalapítója id. LINGEL KÁROLY a 20. század első évtizedeiben valósította meg a hazai iparszerű lakószoba és irodabútor gyártást Pesten és termékeit használatos környezetben állította ki: a bútorokat nemcsak önmagukban, hanem teljes berendezett lakószobában. A cég „*Lingel Károly és Fiai Első Magyar Faáru és Bútorgyár*” néven vált ismertté.

A Thonet cégről és hajlított bútorairól a 2000. évi, a Lingel gyárról a 2001. évi ankét előadásában hallhattunk és kiadványában olvashattunk, most csak megemlítem.

#### FORRÁSOK:

Tóth Sándor László (2000): A fa hajlítása. Az ötlettől a megvalósulásig: hajlított bútorok a XIX. és XX. században in Tanulmányok a természetudományok, a technika és az orvoslás történetéből (Az 1999.évi Ankét anyaga). MTESZ-TTB, OMM: 49-53.  
 Tóth Sándor László (2001): A Lingel gyár és hatása a hazai bútorgyártásra in Tanulmányok... (A 2000. évi Ankét anyaga). MTESZ-TTB, OMM: 153-159.

### 4. A GAUL DINASZTIA

A Magyar kir. áll. Faipari Felsőiskola az 1883/84-es tanévben kezdte meg működését és székhelye a Népszínház utca és a Csokonay utca sarkán lévő épület lett.

A Trefort Ágoston (1817-1888) által alapított *Középipartanoda Faipari osztályának* megszervezése id. GAUL KÁROLY (1854 – 1932) nevéhez fűződik. A *Felsőbb Ipariskola Faipari szakosztályának* oktatója ifj. GAUL KÁROLY. A *Magyar Ipar* 1941 évi számában megjelent írásában a Trianon utáni faipar történetével foglalkozik, ami tekinthető az egyik első faipartörténeti munkának is. Sajnálatos, hogy ifj. Gaul Károlyról alig jelent meg hivatkozás 1945 és 1990 között, ami annak tudható be, hogy az 1940-es években erősen németbarát hírében állt.

Legismertebb publikációik:

- Gaul Károly (Id., 1902): Hazánk házi faipara. Országos Erdészeti Egyesület. Budapest, 1902.
- Gaul Károly (Ifj., 1941): Faipar. Magyar Ipar.: 321-326.

#### FORRÁSOK:

Magyar Életrajzi Lexikon (1967, Főszerk.: Kenyeres Ágnes). Akadémiai Kiadó, Budapest: 577.  
 Móra László (1982): Gaul Károly a hazai faipari szakoktatás úttörője. Erdőgazdaság és Faipar. 12.sz.: 14-15.  
 Tóth Sándor (1999): A fafeldolgozás 1945 előtt. Fejezetek a fa-, bútoripar és az asztalosság történetéből Magyarországon a kezdetektől 1945-ig. Agroinform Kiadó. Budapest: 38.



## 5. A LÁMFALUSSY DINASZTIA

A trianoni béke Magyarország erdeinek több, mint  $\frac{3}{4}$ -ét elcsatolta. Ennek következtében felértékelődtek a megmaradt erdők. A határon belül maradt erdő és faanyagának hasznosítására Zala megyében LÁMFALUSSY SÁNDOR (Id., 1890-1975) erdőmérnök, az *Esterházy hitbizomány* erdőmesterének irányítása alatt két fűrészüzem is épült: Lentiben és Csömödéren. (Id.) Lámfalussy Sándor volt a *Kerkavölgyi Faipari Részvénytársaság* és a *Lenti Fűrészüzem* létrehozója és irányítója 1922-ben.

A Lenti fűrészüzem alapberendezését 3 keretfűrészgép (gatter, gáter) alkotta. Lámfalussy Sándor fűrész szakembert, gatterost keresve jutott el a Bakonyba, Vinyesándormajorba, ahol KÉKI GYULA ismert „gatteros” dolgozott. Kéki éppen a keretfűrészgép fűrészlapjait „spannolta”, feszítette ki a keretben. Szóltak neki, hogy keresik. „Mindjárt – üzente ki – csak befejezem a spannolást”. „Ilyen ember kell nekem – mondta Lámfalussy, akinek első a munka. Ezt az embert felveszem.” Meg is egyeztek, így került Kéki Gyula, a későbbi üzemvezető a Lenti Fűrészüzembe.

A Lenti Fűrész sok környékbeli család tagjainak munkahelye lett. Az említett Kékin kívül a MÁNFAI, MÁTYÁS, TÉR és VATALI családok több nemzedéke dolgozott az üzemben. Volt olyan család, hogy egyszerre többen is.

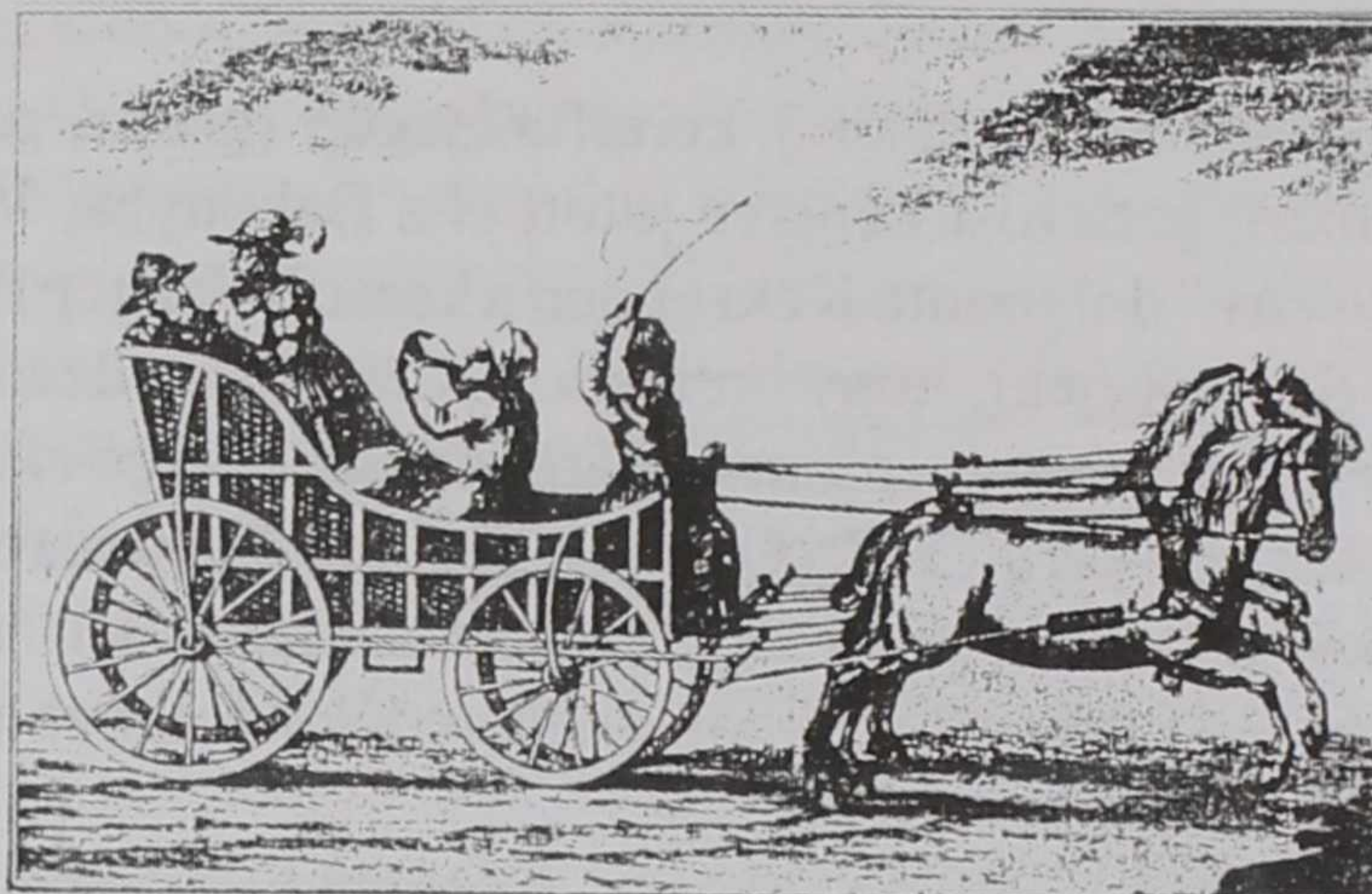
LÁMFALUSSY SÁNDOR (Ifj.) Lentiben töltötte gyermekkorát, majd Győrbe költöztek, apja a soproni *Erdőmérnöki Főiskolán* tanított. Angliában végzett közgazdászként, majd a banki szférában helyezkedett el. Az egységes európai pénz, az Euro atyjának tartják.

### FORRÁSOK:

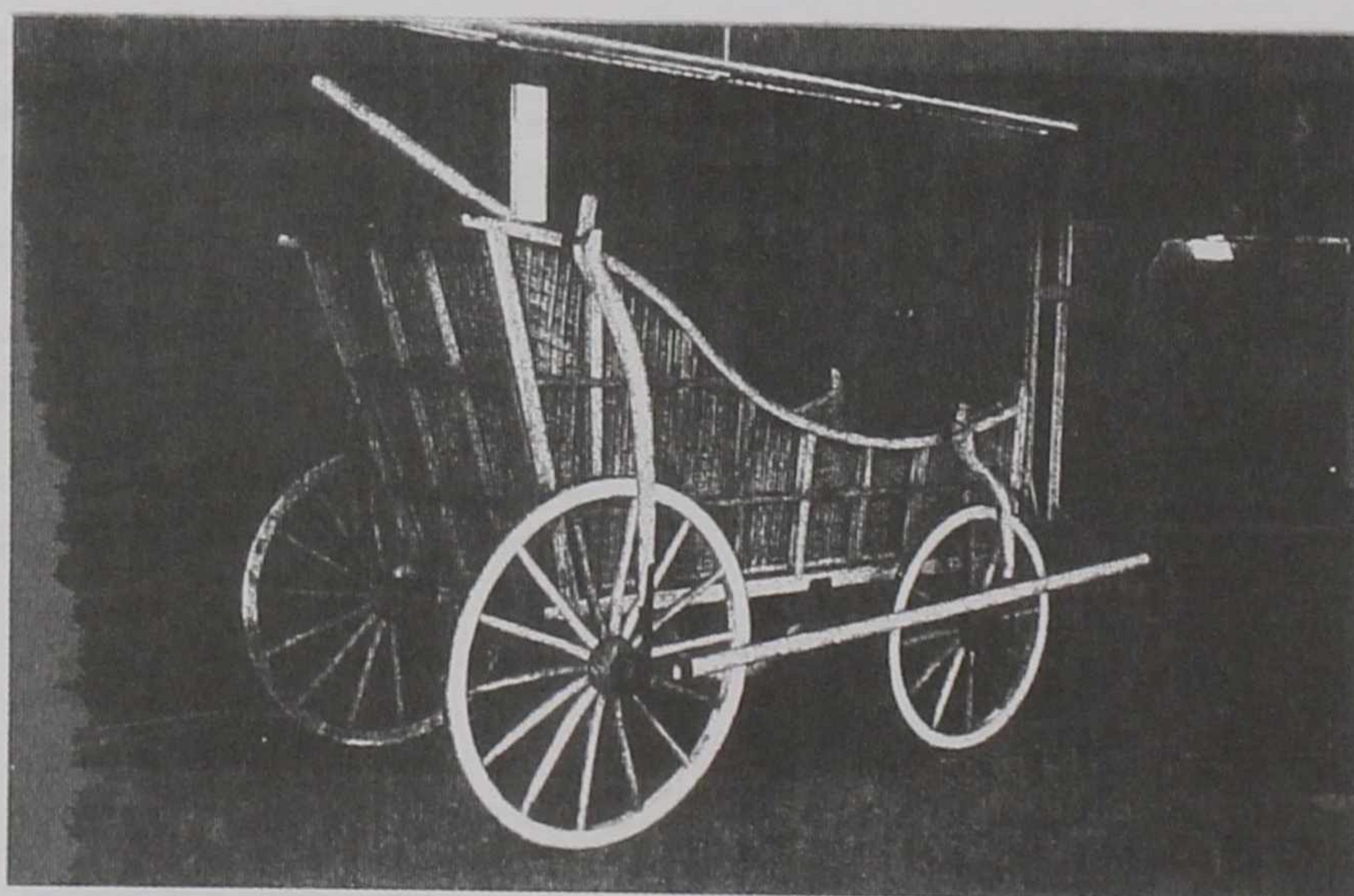
Baráth László – Nagy László – Várhelyi József (1980): A Lenti Fafeldolgozó Üzem története az alapítástól, 1922-től napjainkig. 84 p.

Szakács László (1997): Lentiben szakközépiskola őrzi Lámfalussy Sándor nevét. Erdészeti Lapok.12.sz.: 391.





1. ábra. A könnyű, gyors, személyszállító lovak vontatta magyar kocsi 1568. évi képe



2. ábra. A rekonstruált magyar kocsi (Közlekedési Múzeum, Budapest)





3. ábra. Győr környéki nehéz igáskocsi (Kocsimúzeum, Parád)



4. ábra. Magyar vadáskocsi vadsaroglyával. Kölber Testvérek Kocsigyára. Pest, 1860 körül  
(Hintómúzeum, Keszthely)





5 .ábra. Nyitott hintó (Kincsem Lovaspark, Tápiószentmárton)



6. ábra. Kölber „bőrös” hintó (Hintómúzeum, Keszthely)





IDŐSB KÖLBER FÜLÖP kocsigyáros.



Ifj. Kölber Fülöp.

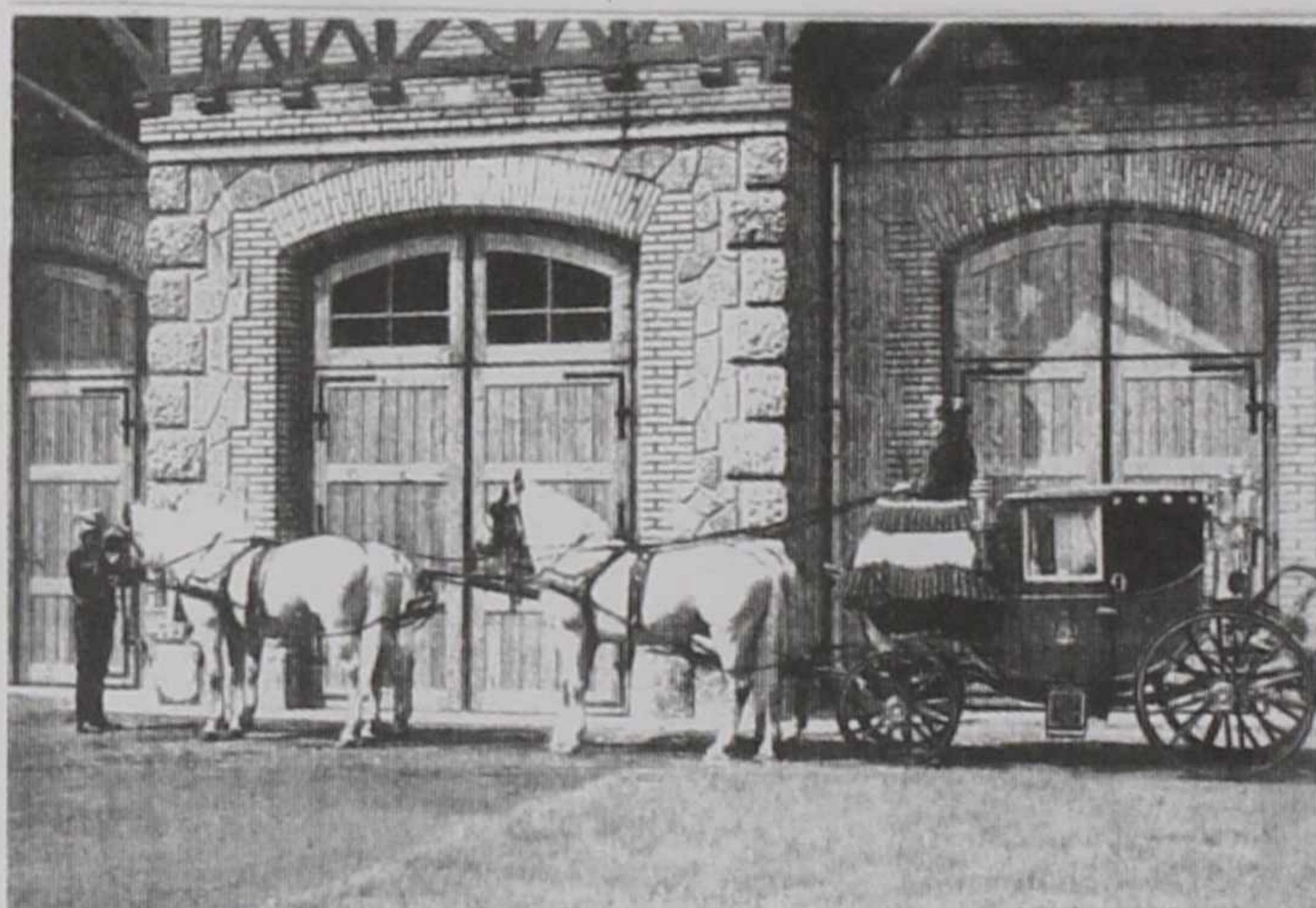


Kölber Alajos.





10. ábra. Nyitható tetejű úri hintó. 19. század (Kocsimúzeum, Parád)



11. ábra. Vaszary Kolos hercegprímás millenniumi díshintója. Kölber Testvérek. A Széchenyi terv támogatásával restaurálták (Cifra istálló, Kocsimúzeum, Parád)

(A Cifra istálló elnevezése onnan származik, hogy Károlyi gróf annyira szerette lovait, hogy külön istállót terveztetett, amelyet belül márvánnyal burkoltatott.)